



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 143]

नई दिल्ली, बुधवार, अगस्त 20, 2008/श्रावण 29, 1930

No. 143]

NEW DELHI, WEDNESDAY, AUGUST 20, 2008/SRAVANA 29, 1930

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

सुंवाई, 18 अगस्त, 2008

सं. टीएएमपी/59/2007-जेएनपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अन्तर्गत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, जेएनपीटी और गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राइवेट लिमिटेड के बीच अन्तःटर्मिनल पोतान्तरण के लिए प्रक्रिया के अनुमोदन और प्रशुल्क के निर्धारण हेतु जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव को संलग्न आदेशानुसार निपटता है।

अनुसूची

प्रकरण सं. टीएएमपी/59/2007-जेएनपीटी

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास

—आवेदक

आदेश

(जुलाई, 2008 के चौदहवें दिन पारित)

जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) ने दिनांक 13 दिसम्बर, 2007 के माध्यम से जेएनपीटी और गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल) जेएनपीटी के एक निजी कन्टेनर टर्मिनल के बीच अन्तःटर्मिनल पोतान्तरण हेतु प्रक्रिया के अनुमोदन और प्रशुल्क के निर्धारण के लिए एक प्रस्ताव दायित किया था।

2.1. जेएनपीटी द्वारा उठाए गए मुख्य बिन्दु संक्षेप में नीचे दिए हैं :-

- (i) जेएनपीटी का वर्तमान दरमान जेएनपीटी और न्हावा शेवा इन्टरनेशनल कन्टेनर टर्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटी) के बीच पोतान्तरण कन्टेनरों के अन्तः टर्मिनल स्थानान्तरण के संबंध में प्रक्रिया और दर प्रदान करता है।
- (ii) जीटीआईपीएल और जेएनपीटी / एनएसआईसीटी के बीच पोतान्तरण कन्टेनरों के अन्तः टर्मिनल स्थानान्तरण के बारे में जीटीआईपीएल के दरमान में दी गई प्रक्रिया और दरें निम्नानुसार हैं :-

(क) पोतान्तरण (टीपी) कन्टेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रक्रिया :-

- (i) जेएनपीटी / एनएसआईसीटी पर डिस्चार्ज किए गए और जीटीआईपीएल पर लदान किए जाने के लिए बाध्य टीपी कन्टेनर्स जेएनपीटी / एनएसआईसीटी टीटी द्वारा भेजे जाएंगे और जेएनपीटी / एनएसआईसीटी आरटीजीसी इन कन्टेनरों को जीटीआईपीएल के विनिर्दिष्ट यार्ड में डिस्चार्ज करेंगे।
- (ii) इसी प्रकार से, जीटीआईपीएल पर डिस्चार्ज किए गए और जेएनपीटी / एनएसआईसीटी पर लदान किए जाने वाले टीपी कन्टेनर्स अपने आरटीजीसी और टीटी को उपयोग करके जीटीआईपीएल द्वारा जेएनपीटी / एनएसआईसीटी के विनिर्दिष्ट यार्ड में डिस्चार्ज किए जाएंगे।

(ख) टीपी कन्टेनर्स के प्रहस्तन के लिए प्रभार

- (i) यदि कोई कन्टेनर जेएनपीटी / एनएसआईसीटी द्वारा डिस्चार्ज किया जाता है और जीटीआईपीएल द्वारा उसके टर्मिनल पर उसमें लदान किया जाता है तो प्रभार निम्नानुसार होंगे :-

- जेएनपीटी / एनएसआईसीटी द्वारा उनके अपने (जेएनपीटी / एनएसआईसीटी के) दरमान के अनुसार (शिपिंग) लाइन पर पोतान्तरण कन्टेनर प्रहस्तन प्रभारों के 50% प्रभार लगाए जाएंगे उसी।
- कन्टेनर पर जीटीआईपीएल अपने दरमान के अनुसार पोतान्तरण कन्टेनर प्रहस्तन प्रभार का 50% प्रभार लगाएगा और इसके साथ ही अन्तः टर्मिनल स्थानान्तरण की मद में (20 फीट वाले कन्टेनर के लिए) रु. 1300/= (40 फीट वाले के लिए) रु. 1950/= और (40 फीट से बड़े कन्टेनर के लिए) रु. 2600/= प्रभार लगाएगा।

- (ii) यदि कोई कन्टेनर जीटीआईपीएल द्वारा डिस्चार्ज किया जाता है उसमें जेएनपीटी / एनएसआईसीटी द्वारा अपने टर्मिनल पर लदान किया जाता है तो प्रभार निम्नानुसार होंगे :-

- जीटीआईपीएल अपने दरमान के अनुसार पोतान्तरण कन्टेनर प्रहस्तन प्रभारों का 50% प्रभार लगाएगा।
- उसी कन्टेनर के लिए जेएनपीटी / एनएसआईसीटी अपने दरमान के अनुसार पोतान्तरण कन्टेनर प्रहस्तन प्रभारों का 50 % लगाएगा और इसके साथ-साथ (20 फीट वाले कन्टेनर के लिए) रु. 1428/= (40 फीट वाले कन्टेनर के लिए) रु. 2142/= और (40 फीट से बड़े कन्टेनर के लिए) रु. 2856/= प्रभार लगाएगा।

- (iii) जीटीआईपीएल के संबंध में, जेएनपीटी तथा जीटीआईपीएल के बीच एक साझा यार्ड उपलब्ध न होने के कारण अभिकल्पित प्रक्रिया में थोड़ा अंतर है। जेएनपीटी और एनएसआईसीटी के कन्टेनर टर्मिनल के बीच और जेएनपीटी और जीटीआईपीएल के कन्टेनर टर्मिनल के बीच पोतान्तरण कन्टेनरों के अन्तः-टर्मिनल स्थानान्तरण में शामिल प्रचालनीय प्रक्रिया सारणीबद्ध रूप में नीचे दी गई है:-

जेएनपीटी के कन्टेनर टर्मिनल में डिस्चार्ज किए गए और उसके साथ एनएसआईसीटी में लदान किए गए कन्टेनर	जेएनपीटी के कन्टेनर टर्मिनल में डिस्चार्ज किए गए और वहां जीटीआईपीएल में लदान किए गए कन्टेनर
जेएनपीटी आरटीजीसी एनएसआईसीटी स्थित अन्तः-पोतान्तरण यार्ड में और विपरीत क्रम में कन्टेनर डिस्चार्ज करेगा।	जेएनपीटी कन्टेनर टर्मिनल स्थित अन्तः-पोतान्तरण यार्ड में अन्तः-टीपी कन्टेनर के आगामी लदान के लिए कन्टेनरों को जीटीआईपीएल में और व्युत्क्रम में स्थानान्तरित करने के लिए जेएनपीटी आरटीजीसी कन्टेनरों को टेक्कर ट्राली पर डिस्चार्ज करेगा।

- (iv) इसमें एक अतिरिक्त हलचल अर्थात् जेएनपीटी कन्टेनर टर्मिनल और जीटीआईपीएल दोनों पर (कन्टेनर को) उतारना शामिल है। तदनुसार, प्रकार अलग-अलग प्रशुल्क के अनुसार होंगे।
- (v) जेएनपीटी और जीटीआईपीएल के वर्तमान प्रशुल्क के आधार पर जेएनपीटी ने दो टर्मिनलों के बीच अन्तः-टर्मिनल पोतान्तरण के लिए प्रशुल्क विकसित और प्रस्तावित किया था।

2.2. तदनन्तर, जेएनपीटी ने दिनांक 24 अप्रैल 2008 के अपने पत्र द्वारा, जेएनपीटी और जीटीआईपीएल के बीच अन्तः-टर्मिनल पोतान्तरण के लिए प्रशुल्क प्रस्तावित करते हुए निम्नलिखित दरमान (मसौदा) प्रस्तुत किया है:-

जेएनपीटी द्वारा	जेएनपीटी से जीटीआईपीएल को (रु. में)		जीटीआईपीएल द्वारा	जीटीआईपीएल से जेएनपीटी को (रु. में)	
	भरे हुए	खाली		भरे हुए	खाली
टीपी प्रमारों का 50%	1275	1105	टीपी प्रमारों का 50%	1770	1534
लिफ्ट ऑन	340	340	लिफ्ट ऑन	472	472
	1615	1445		2242	2006
जीटीआईपीएल द्वारा			जेएनपीटी द्वारा		
टीपी प्रमारों का 50%	1770	1534	टीपी प्रमारों का 50%	1275	1105
लिफ्ट ऑन	472	472	लिफ्ट ऑफ	340	340
अन्तः-टर्मिनल स्थानान्तरण	1300	1300	अन्तः-टर्मिनल स्थानान्तरण	1282	1282
	3542	3366		2897	2727

नोट: उपरोक्त प्रमारों में ट्रैक्टर-ट्रैलर के प्रमार शामिल नहीं हैं क्योंकि दो टर्मिनलों के बीच कन्टेनरों को स्थानान्तरित करने के लिए टर्मिनल प्रचालक ट्रैक्टर-ट्रैलर उपलब्ध नहीं करवाएगा। ट्रैक्टर-ट्रैलर शिपिंग लाइन द्वारा ही प्रदान किए जाएंगे।

3. जीटीआईपीएल में डिस्चार्ज किए किसी कन्टेनर का जब जेएनपीटी टर्मिनल में लदान किया जाता है, तो जीटीआईपीएल के दरमान में (20 फीट वाले कन्टेनर के लिए) रु. 1428/- का एक प्रमार निर्धारित किया हुआ है। जेएनपीटी ने दिनांक 24 अप्रैल 2008 के अपने पत्र में कहा है कि एनएसआईसीटी में डिस्चार्ज किए गए कन्टेनर के मामले में प्रमार्य अपने दरमान में प्रदत्त रु. 1282/-(20 फीट वाले कन्टेनर के लिए) की दर केवल जीटीआईपीएल में डिस्चार्ज किए गए कन्टेनर पर लगाई जानी चाहिए। जीटीआईपीएल के दरमान में प्रदत्त दर के संदर्भ में जेएनपीटी ने एक स्पष्टीकरण मांगा है।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार जेएनपीटी के प्रस्ताव की एक प्रति संबद्ध उपयोगकर्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई थी। कुछ उपयोगकर्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियों की एक-एक प्रति जेएनपीटी को प्रतिप्रक सूचना के रूप में भेजी गई थी। जेएनपीटी ने कुछ उपयोगकर्ता संगठनों की टिप्पणियों के उत्तर भी दिए हैं।

5. संदर्भित मामले में 30 जून 2008 को इस प्राधिकरण के कार्यालय में एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में जेएनपीटी और उपयोगकर्ता संगठनों ने अपने-अपने पक्ष रखे।

6. जेएनपीटी ने अपने प्रस्तावित प्रशुल्क के समर्थन में कोई लागत औचित्य प्रस्तुत नहीं किया है। अलग-अलग प्रशुल्क मदों पर निर्भर करने की बजाय सेवाएं प्रदान करने की सही-सही लागत प्रस्तुत करने की आवश्यकता पर इस प्राधिकरण ने पहले ही तब जोर दे दिया है जब इसने, इंटर टर्मिनल रेल हैंडलिंग अपरेशन्स (आईटीआरएचओ) के लिए प्रभार तय करने के लिए पत्तन के प्रस्ताव को निबटाया था। अतएव, संयुक्त सुनवाई में जेएनपीटी को ट्रैफिक डाटा और प्रस्ताव के वितीय निहितार्थों के साथ विस्तृत लागत विश्लेषण प्रस्तुत करने की सलाह दी थी।

7. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रिया इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड पर उपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों के सारांश संबद्ध पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये विवरण हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध है करवाए जाएंगे।

8. प्रकरण की प्रक्रिया के दौरान संग्रहित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्न स्थिति उभरती है :

(i) जेएनपीटी के वर्तमान दरमान में, जेएनपीटी और जेएनपीटी स्थित निजी कंटेनर टर्मिनलों में से एक न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमि. (एनएसआईसीटी) के बीच पोतान्तरण कंटेनरों के अन्तः टर्मिनल स्थानान्तरण के लिए प्रक्रिया और प्रभार प्रदान किए गए हैं। जेएनपीटी का प्रस्ताव जेएनपीटी और जीटीआईपीएल के बीच पोतान्तरण कंटेनरों के अन्तः टर्मिनल स्थानान्तरण के लिए प्रक्रिया और प्रभार निर्धारित करने के लिए है। यद्यपि, जीटीआईपीएल का दरमान कथित प्रशुल्क मद के लिए प्रक्रिया और प्रभार प्रदान करता है किन्तु जेएनपीटी के दरमान में कोई उस जैसा प्रावधान उपलब्ध नहीं है। गानसा की पक्ष प्रस्तुति से ऐसा लगता है कि जेएनपीटी, एनएसआईसीटी को / से अन्तः टर्मिनल स्थानान्तरण के लिए अपने दरमान में प्रदत्त प्रावधानों को ही प्रचालित कर रहा है। जेएनपीटी ने अगस्त 2004 में जीटीआईपीएल के साथ एक लाइसेंस अनुबंध किया था किन्तु जेएनपीटी और जीटीआईपीएल के बीच अन्तः टर्मिनल स्थानान्तरण के लिए कोई प्रशुल्क व्यवस्था पत्तन ~~हस्ता~~ अपने प्रशुल्क के सामान्य संशोधन के लिए दिनांक 9 अगस्त 2005 के इस प्राधिकरण के समक्ष प्रस्ताव में प्रस्तावित नहीं की गई थी।

(ii) जेएनपीटी ने, जीटीआईपीएल के दरमान में निर्धारित प्रक्रिया में अब भिन्नताएं को उजागर किया है। जीटीआईपीएल के प्रशुल्क के निर्धारण की प्रासंगिक प्रक्रिया के दौरान, जो दिनांक 23 अगस्त 2006 के प्रशुल्क आदेश में परिणत हो गई, जेएनपीटी ने, जिस से उस प्रक्रिया में परामर्श किया गया था, जीटीआईपीएल के प्रस्ताव में सम्मिलित प्रासंगिक प्रशुल्क मद पर कोई आपत्ति नहीं की थी।

(iii) वर्तमान प्रावधान पोतान्तरण कंटेनरों के जीटीआईपीएल और जेएनपीटी के बीच अन्तः टर्मिनल स्थानान्तरण के लिए प्रक्रिया और प्रभार प्रदान करता है इस प्रशुल्क मद में लिफ्ट-ऑन / लिफ्ट-ऑफ के लिए अतिरिक्त प्रभार लगाना शामिल नहीं है। सामान्यतः यह अपेक्षा की जाती है कि जीटीआईपीएल ने प्रासंगिक प्रशुल्क मद के लिए दरें प्रस्तावित करते हुए सभी प्रासंगिक वितीय और प्रचालनीय पहलुओं पर विचार कर लिया होगा। अगस्त 2006 के बाद प्रचालनीय प्रक्रिया में यदि कोई परिवर्तन आया है तो उसका कारण उजागर नहीं किए गए हैं।

(iv) जेएनपीटी के दरमान में वर्तमान प्रशुल्क मद में, जब पोतान्तरण कंटेनरों का जेएनपीटी और एनएसआईसीटी के बीच विनिमय होता है, पोतान्तरण प्रभार और अन्तः टर्मिनल स्थानान्तरण प्रभार लगाना शामिल किया गया है। यही प्रकरण जीटीआईपीएल के दरमान में वर्तमान प्रशुल्क मद में वर्तमान प्रभार प्रदान करता है किन्तु जेएनपीटी के दरमान में कोई उस जैसा प्रावधान उपलब्ध नहीं है। गानसा की पक्ष प्रस्तुति से ऐसा लगता है कि जेएनपीटी, एनएसआईसीटी को / से अन्तः टर्मिनल स्थानान्तरण के लिए अपने दरमान में प्रदत्त प्रावधानों को ही प्रचालित कर रहा है। जेएनपीटी ने अगस्त 2004 में जीटीआईपीएल के साथ एक लाइसेंस अनुबंध किया था किन्तु जेएनपीटी और जीटीआईपीएल के बीच अन्तः टर्मिनल स्थानान्तरण के लिए कोई प्रशुल्क व्यवस्था पत्तन ~~हस्ता~~ अपने प्रशुल्क के सामान्य संशोधन के लिए दिनांक 9 अगस्त 2005 के इस प्राधिकरण के समक्ष प्रस्ताव में प्रस्तावित नहीं की गई थी।

तब, पोतान्तरण प्रभार और अंतः टर्मिनल स्थानान्तरण प्रभार लगाने का प्रावधान करती है। मानसा के अनुसार वर्तमान प्रभारों में लिफ्ट ऑन और लिफ्ट ऑफ प्रभार शामिल हैं। मानसा और अन्य उपयोगकर्ता संगठनों द्वारा उठाई गई आपत्ति जेएनपीटी के उस प्रस्ताव से संबंधित है जो वर्तमान प्रशुल्क मद में प्राप्तकर्ता टर्मिनल पर लिफ्ट ऑन की मद में और प्रेषक टर्मिनल पर अतिरिक्त हलबल के रूप में एक लिफ्ट ऑफ प्रभार लगाने के लिए तीसरा तत्व जोड़ने का प्रस्ताव करता है। इस आपत्ति का जेएनपीटी द्वारा बिन्दुवार प्रतिकार नहीं किया गया है।

- (v) तथापि, एससीआई द्वारा की गई प्रेक्षाओं और रिकार्ड पर उपलब्ध दस्तावेजों से यह उजागर होता है कि जब पोतान्तरण कंटेनरों का जेएनपीटी और जीटीआईपीएल के बीच विनिमय होता है तो अतिरिक्त लिफ्ट ऑन / लिफ्ट ऑफ अपरिहार्य है। यह अपरिहार्यता, शायद उन दो कथित टर्मिनलों के कारण उत्पन्न होती है जो किसी साझा यार्ड में साझेदारी नहीं करते। जेएनपीटी और जीटीआईपीएल यह तर्क भी देना चाहते हैं कि उनके पास ऐसा कोई साझा यार्ड नहीं है जो एससीआई द्वारा स्वीकृत हो।
- (vi) बीसीसीआई ने यह तर्क भी देना चाहा है कि लिफ्ट ऑन / लिफ्ट ऑफ प्रभार वर्तमान पोतान्तरण प्रभारों और अंतः टर्मिनल स्थानान्तरण प्रभारों का भाग भी है। जेएनपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव के समर्थन में कोई लागत विवरण प्रस्तुत न कर पाने के कारण बीसीसीआई द्वारा उठाए गए बिन्दु की जांच पर रूख कर पाना संभव नहीं है।
- (vii) जेएनपीटी ने प्रस्तावित प्रशुल्क के समर्थन में कोई लागत औचित्य प्रस्तुत नहीं किया है। लिफ्ट ऑन / लिफ्ट ऑफ प्रचालनों के लिए प्रस्तावित रु. 340/= प्रति टीईयू और रु. 472 /= प्रति टीईयू की दरें क्रमशः जेएनपीटी और जीटीआईपीएल के दरमानों में गतिविधियों के लिए अनुमोदित दरों के आधार पर विकसित की गई हैं। अलग-अलग दरमानों में दिखाई दे रहे प्रासंगिक प्रचालनों के लिए प्रशुल्क अलग-अलग सेवाएं प्रदान करने की लागत पर आधारित नहीं है, बल्कि टर्मिनलों की समग्र लागत / राजस्व स्थिति की शक्ति पर विकसित की गई थी। अलग-अलग प्रशुल्क मदों पर निर्भर करने के बजाए सेवाएं प्रदान करने की वास्तविक लागत प्रस्तुत करने की आवश्यकता पर इस प्राधिकरण द्वारा उस समय पहले ही जोर दिया जा चुका है जब इसने प्रकरण सं. टीएएमपी / 23/2007-जेएनपीटी में दिनांक 28 जनवरी 2008 के अपने आदेश द्वारा, जेएनपीटी के कंटेनर टर्मिनलों में आईसीडी कंटेनरों के इंटर टर्मिनल रेल हैंडलिंग प्रचालनों के लिए प्रभारों के संशोधन हेतु जेएनपीटी के प्रस्ताव को निपटाया था। पुनः संयुक्त सुनवाई में यह स्थिति जेएनपीटी की जानकारी में लाते हुए जेएनपीटी से अनुरोध किया गया था कि यह ट्रैफिक डाटा और इस प्रस्ताव के वित्तीय निहितार्थों के साथ विस्तृत लागत विश्लेषण प्रस्तुत करे। हमने, इस प्रकरण के फाइनलाइजेशन तक जेएनपीटी से अपेक्षित विवरण प्राप्त नहीं हुआ है। अपेक्षित लागत / वित्तीय विवरणों के अभाव में यह प्राधिकरण जेएनपीटी के प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करने की स्थिति में नहीं है।
- (viii) इस प्राधिकरण ने जेएनपीटी और एनएसआईसीटी में पोतान्तरण कंटेनरों के अंतः टर्मिनल प्रहरान के लिए प्रक्रिया और प्रभार निर्धारित करते हुए दिनांक 19.2.2002 का एक आदेश पारित किया था। इस प्राधिकरण के समक्ष प्रासंगिक प्रक्रिया के दौरान जेएनपीटी ने दावा किया था कि तात्कालिक प्रस्तावित अंतः टर्मिनल पोतान्तरण प्रभार में ट्रैक्टर ट्रेलर की सहायता से कंटेनरों के परिवहन की लागत शामिल है। (दिनांक 19.2.2002 का पैराग्राफ सं. 3.2) ऐसी स्थिति में, यह स्पष्ट नहीं है कि जेएनपीटी अब क्यों पोतान्तरण कंटेनरों के स्थानान्तरण को बाहर क्यों रखना चाहता है। यदि जेएनपीटी टर्मिनल और जीटीआईपीएल टर्मिनल के बीच का अन्तर, उपयोगकर्ताओं से परिवहन लागत वहन करने के लिए कहने का कारण है तो वर्तमान दर में आवश्यक समायोजन अपेक्षित है या किया जा सकता है जो जेएनपीटी द्वारा नहीं किया गया है।
- (ix) जेएनपीटी से, 30 सितंबर 2008 तक, अपने कार्यक्रम से पहले अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल करने की सलाह दी गई है। जेएनपीटी को सलाह दी गई है कि वह जेएनपीटी और जीटीआईपीएल के बीच पोतान्तरण कंटेनरों के अंतः टर्मिनल स्थानान्तरण के लिए प्रक्रिया और प्रभार को पत्तन द्वारा लागत विवरणों के साथ और उपयोगकर्ताओं द्वारा उठाए गए सभी

मुद्दों को समेटते हुए दाखिल किए जाने वाले सामान्य संशोधन प्रस्ताव में शामिल करे। जेएनपीटी द्वारा दाखिल किए जाने वाले सामान्य संशोधन प्रस्ताव से उठने वाली जेएनपीटी की वित्तीय / लागत स्थिति के आधार पर, सामान्य संशोधन प्रस्ताव के साथ जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रासंगिक प्रशुल्क मकों को विचारार्थ लिया जाएगा। वर्ष 2007-08 के दौरान प्रहस्तित इंटरटर्मिनल पोतान्तरण कन्टेनरों के वास्तविक ट्रैफिक से संबंधित डाटा के अनुसार विचार करने पर जेएनपीटी और जीटीआईपीएल के बीच प्रहस्तित इंटर टर्मिनल पोतान्तरण कन्टेनरों की मात्रा 15507 टीईयू महत्वहीन दिखाई पड़ता है।

- (x) आईएमसी ने टर्मिनल प्रहस्तन प्रमारों / समुद्री भाड़े की तुलना में इंटर टर्मिनल पोतान्तरण प्रमारों से संबंधित कुछ मदों पर स्पष्टीकरण मांगा है। आईएमसी द्वारा उठाये गये मुद्दे जेएनपीटी को भेजे गए थे। आईएमसी द्वारा उठाये गए उन मुद्दों को स्पष्ट करने के लिए हमारे पास जेएनपीटी के उत्तर का लाभ नहीं है।
- (xi) एनएसआईसीटी / जीटीआईपीएल द्वारा जेदान प्रचालनों के लिए डिस्चार्ज किये गए पोतान्तरण कन्टेनर को तब जेएनपीटी प्रहस्तित करता है, तब जेएनपीटी और जीटीआईपीएल के अलग-अलग दरमानों में निर्धारित अतिरिक्त प्रमार के रूप में दरों में अन्तर के सन्दर्भ में जेएनपीटी ने स्पष्टीकरण मांगा है।

यहाँ सभी तीनों टर्मिनलों के बीच इंटर टर्मिनल स्थानान्तरण प्रमारों में एकरूपता बनाये रखने के लिए बीसीसीआई द्वारा दिये गये सुझाव पर विचार करना प्रासंगिक होगा। ध्यान देने योग्य बात है कि जेएनपीटी ने आईसीडी कन्टेनरों के इंटर टर्मिनल रिले प्रहस्तन प्रचालनों के लिए एक साझा दर लगाने की प्रणाली विकसित कर ली है। जेएनपीटी को सलाह दी जाती है कि इस बीसीसीआई द्वारा उठाये गए बिन्दु की एनएसआईसीटी, जीटीआईपीएल और बीसीसीआई के परमार्श से उसके गुणों के आधार पर जाँच-पड़ताल करे और तदनुसार अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए 30 सितम्बर 2008 से पहले पतन द्वारा दाखिल किए जाने वाले अपने प्रस्ताव में उपयुक्त प्रावधान शामिल करे।

8. परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों से तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण यह प्रस्ताव जेएनपीटी को ऊपर दिए गए विश्लेषण में उल्लेख किए गए उपयोगकर्ताओं के विभिन्न बिन्दुओं की जाँच-पड़ताल करने के बाद समुचित लागत विवरणों के साथ पुनः प्रस्तुत करने के लिए यह प्रस्ताव जेएनपीटी को वापिस भेजा जाता है।

ब्रह्म दत्त, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/2008-अस.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 18th August, 2008

No. TAMP/59/2007-JNPT.—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal from the Jawaharlal Nehru Port Trust for approving the procedure and fixation of tariff for inter-terminal transshipment between JNPT and Gateway Terminals India Private Limited as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. TAMP/59/2007-JNPT

The Jawaharlal Nehru Port Trust

Applicant

ORDER(Passed on this 14th day of July 2008)

The Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) vide its letter dated 13 December 2007 has filed a proposal for approving the procedure and for fixation of tariff for inter terminal transshipment between JNPT and the Gateway Terminals India Private Limited (GTIPL), a private container terminal at JNPT.

2.1. The main points made by the JNPT are summarised below:

- (i). The existing Scale of Rates of JNPT prescribes the procedure and the rates with regard to inter terminal transfer of transshipment containers between JNPT and Nhava Sheva International Container Terminal Limited (NSICT).
- (ii). The procedure and the rates prescribed in the Scale of Rates of GTIPL with regard to inter terminal transfer of transshipment containers between GTIPL and JNPT/ NSICT are as follows:

(a). Procedure for handling transshipment (TP) containers:

- (i). TP Containers discharged at the JNPT/NSICT and bound to be loaded at the GTIPL will be transported by the JNP/NSICT TTs; and the JNP/NSICT RTGCs will discharge these containers in GTIPL's designated yard.
- (ii). Similarly, TP containers discharged at the GTIPL and bound to be loaded at the JNPT/NSICT will be discharged by the GTIPL by using its RTGCs and TTs in the designated yards of the JNPT/NSICT.

(b). Charges for handling TP Containers:

- (i). If a container is discharged by the JNPT/NSICT and loaded by the GTIPL at its terminal, the charges will be as under:

- 50% of the Transshipment container handling charges as per the JNPT/NSICT Scale of Rates will be charged to the Line by the JNPT/ NSICT.
- For the same container the GTIPL will charge 50% of the transshipment container handling charges as per its Scale of Rates and, in addition, also levy a charge of Rs.1300/- (for 20') or Rs.1950/- (for 40') or Rs.2600 (>40') towards inter-terminal transfer.

- (ii). If a container is discharged by the GTIPL and loaded by the JNPT/NSICT at its Terminal, the Charges will be as under:

- The GTIPL will charge 50% of transshipment container handling charges/as per their Scale of Rates.
- For the same container JNPT/NSICT will charge 50% of the transshipment container handling charges as per their Scale of Rates and in addition also levy a charge of Rs.1428/- (for 20') and Rs.2142/- (for 40') or Rs.2858/- (for >40').

3159 07/18-3

- (iii) With respect to GTIPL, there is a variance in the envisaged procedure due to non-availability of common yard between JNPT and GTIPL. The operational procedure involved in the inter terminal transfer of transshipment containers between the container terminal of JNPT and NSICT and between the container terminal of JNPT and GTIPL are tabulated below:

Containers discharged at the container terminal of JNPT and subsequently loaded at NSICT.	Containers discharged at the container terminal of JNPT and subsequently loaded at GTIPL.
JNPT RTGCs would discharge the containers in the inter Transshipment yard at NSICT and vice versa.	JNPT RTGCs would discharge the containers in the inter Transshipment yard at JNPT container terminal for further loading of inter TP container on Tractor Trailer, for shifting to GTIPL and vice versa.

- (iv) This involves an extra move i.e., lift on at both JNPT container terminal and GTIPL. Accordingly, the charge will be as per the respective tariff.
- (v) Based on the existing tariff of JNPT and GTIPL, the JNPT has derived and proposed tariff for inter terminal transshipment between two terminals.

2.2. The JNPT subsequently vide its letter dated 24 April 2008 has furnished the following draft Scale of Rates proposing tariff for inter terminal transshipment between the JNPT and GTIPL.

By JNPT	From JNPT to GTIPL (Rs.)		By GTIPL	From GTIPL to JNPT (Rs.)	
	Loaded	Empty		Loaded	Empty
50% of TP charges	1275	1105	50% of TP charges	1770	1534
Lift on	340	340	Lift on	472	472
	1615	1445		2242	2006
By GTIPL			By JNPT		
50% of TP charges	1770	1534	50% of TP charges	1275	1105
Lift off	472	472	Lift off	340	340
Inter Terminal Transfer	1300	1300	Inter Terminal Transfer	1282	1282
	3542	3306		2897	2727

Note: The above charges do not include charges for the tractor trailer (TT), as terminal operators will not supply the tractor-trailer for shifting the containers between the two terminals. The TTs will be provided by the shipping line.

3. When a container discharged at GTIPL is loaded at the JNPT terminal, a charge of Rs.1428/- (for a 20' container) is prescribed in the Scale of Rates of GTIPL. The JNPT in its letter dated 24 April 2008 has stated that the rate of Rs 1282/- (for a 20' container) as prescribed in its Scale of Rates leviable in the case of a container discharged at NSICT, should only be levied for a container discharged at GTIPL. The JNPT has sought a clarification with reference to the rate prescribed in the Scale of rates of GTIPL.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the JNPT proposal was forwarded to the concerned user organisations for their comments. A copy each of the comments received from some of the user organisations was forwarded to JNPT as feed back information. The JNPT has responded to the comments of some of the user organizations.

5. A joint hearing on the case in reference was held on 30 June 2008 at the office of this Authority. At the joint hearing, the JNPT and user organisations have made their submissions.

6. The JNPT has not furnished any cost justification in support of the proposed tariff. The need for furnishing the exact cost of rendering services instead of relying upon isolated tariff items has already been stressed by this Authority when it disposed of the proposal of the port for fixing charges for Inter Terminal Rail Handling Operations (ITRHO). The JNPT was, therefore, advised at the joint hearing to furnish a detailed cost analysis along with the traffic data and financial implication of the proposal.

7. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

8. With reference to the totality of information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The existing Scale of Rates of JNPT prescribes the procedure and charges for inter-terminal transfer of transshipment containers between the JNPT and the Nhava-Sheva International Container Terminal Ltd., (NSICT), one of the private container terminals at the JNPT. The proposal of the JNPT is for prescription of the procedure and charges for inter-terminal transfer of transshipment containers between the JNPT and the GTIPL. Though the Scale of Rates of GTIPL prescribes the procedure and charges for the said tariff item, no corresponding provision is available in the Scale of Rates of JNPT. It appears from the submissions of MANSA that the JNPT is operating the provisions prescribed in its Scale of Rates for inter terminal transfer to / from the NSICT, for inter terminal transfer between JNPT and GTIPL. The JNPT entered into a License Agreement (LA) with the GTIPL in August 2004 but no tariff arrangement for inter terminal transfer between JNPT and GTIPL was proposed by the port in its proposal dated 9 August 2005 for general revision of its tariff filed before this Authority.
- (ii). The JNPT has now brought out the variances in the procedure prescribed in the Scale of Rates of GTIPL. During the relevant proceedings for fixation of tariff of GTIPL, which culminated into tariff Order dated 23 August 2006, the JNPT, which was also consulted in that proceeding, did not object to the relevant tariff item contained in the proposal of GTIPL.
- (iii). The existing provision prescribes the procedure and charges for inter terminal transfer of transshipment containers between GTIPL and JNPT. This tariff item does not envisage levy of additional charge for lift-on / lift-off. It is normally expected that the GTIPL would have considered all relevant financial and operational aspects while proposing the rates for relevant tariff item. The reasons, if any, for the change in operational procedure that may have occurred after August 2006 are not brought out.
- (iv). The existing tariff item in the Scale of Rates of JNPT envisages levy of transshipment charges and inter terminal transfer charges when the transshipment containers are exchanged between the JNPT and NSICT. Likewise, the existing tariff item in the Scale of Rates of GTIPL envisages levy of transshipment charges and inter terminal transfer charges when the transshipment containers are exchanged between GTIPL and JNPT / NSICT. As per MANSA, the existing charges include charge towards lift-on and lift-off. The objection raised by MANSA and other users relate to the proposal of JNPT which proposes to add a third element to the existing tariff item for levy of charges towards one lift-on at the receiving terminal and one lift-off at the dispatching terminal as additional movements. This objection is not pointedly refuted by JNPT.
- (v). However, it emanates from the observation made by SCI and documents available on record that additional lift-on / lift-off is inevitable when the transshipment containers are exchanged between the JNPT and GTIPL. This inevitability perhaps arises on account of the said two terminals do not share a common yard. The JNPT and GTIPL have also sought to argue that they do not have a common yard which is conceded by the SCI.
- (vi). The BCCI has sought to argue that lift-on / lift-off charges are factored in the existing transshipment charges as well as inter terminal transfer charge also. In the absence of cost details furnished by JNPT in support of its proposal, it is not possible to examine the point raised by the BCCI.
- (vii). The JNPT has not furnished any cost justification in support of the proposed tariff. The rates of Rs. 340/- per TEU and Rs. 472/- per TEU proposed for lift-on / lift-off operations are derived rates based on the rates approved for the activities in the Scale of Rates of JNPT and GTIPL, respectively. The tariff for the relevant operations appearing in the

respective Scale of Rates is not based on cost of providing individual services, but derived on the strength of the overall cost / revenue position of the terminals. The need for furnishing the actual cost of rendering services instead of relying upon isolated tariff items has already been stressed by this Authority when it disposed of the proposal of JNPT for revision of charges for inter terminal rail handling operations of ICD containers at the container terminals in JNPT vide Order dated 28 January 2008 in case No. TAMP/23/2007-JNPT. While bringing out this position again in the joint hearing to the notice of the JNPT, the JNPT was requested to furnish a detailed cost analysis along with traffic data and financial implication of the proposal. We have not received the requisite details from the JNPT till finalization of this case. In the absence of the requisite cost / financial details, this Authority is not in a position to approve the proposal of the JNPT.

- (viii) This Authority passed an Order dated 19.2.2002 prescribing procedure and charges for inter terminal handling of transshipment container at the JNPT and the NSICT. During the relevant proceedings before this Authority the JNPT contended that the (then) proposed inter terminal transshipment charge includes cost of transporting the containers with the help of tractor trailer (paragraph no.3.2 of Order dated 19.2.2002). That being so, it is not clear as to why the JNPT now proposes to exclude transportation of transshipment containers. If the distance between the JNPT terminal and GTIPL terminal is the reason for asking the users to bear the transportation cost, then necessary adjustment in the existing rate is required, which is not made by the JNPT.
- (ix) The JNPT has already been advised to file its proposal ahead of schedule latest by 30 September 2008 for general revision of its Scale of Rates. The JNPT is advised to include the procedure and charges for inter terminal transfer of transshipment containers between JNPT and GTIPL in its general revision proposal to be filed by the port with cost details and addressing all the issues raised by the users. Based on the financial / cost position of the JNPT arising out of the general revision proposal to be filed by JNPT, the relevant tariff item proposed now by the JNPT will be taken up for consideration along with the general revision proposal. Going by the data relating to actual traffic of inter terminal transshipment containers, handled during the year 2007-08, the volume of 15507 TEUs of inter terminal transshipment containers handled between JNPT and GTIPL appears to be not significant.
- (x) The IMC has sought clarification on some issues relating to inter terminal transshipment charges vis-à-vis terminal handling charges / sea freight. The points made by the IMC were forwarded to the JNPT. We do not have the benefit of the views of JNPT for clarifying the points raised by the IMC.
- (xi) The JNPT has sought a clarification with reference to the difference in rates between JNPT and GTIPL prescribed in the respective Scale of Rates as additional charges when JNPT handles a transshipment container discharged by the NSICT / GTIPL for loading operations.

It is relevant here to consider the suggestion of the BCCI for maintaining uniformity of inter terminal transfer charge among all the three terminals. It is noteworthy that the JNPT has evolved a mechanism for levy of a common rate for inter terminal rail handling operations of ICD containers. The JNPT is advised to examine the point made by BCCI, on its merit and in consultation with NSICT, GTIPL and BCCI and accordingly include a suitable provision in its proposal for general revision of its Scale of Rates to be filed by the port before 30 September 2008.

8. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority remits the proposal to JNPT for resubmission with relevant cost details after due examination of the points raised by the users, as highlighted in the analysis given above.

BRAHM DUTT, Chairman

[ADVT III/4/143/2008-Exty.]